

АВИАПРОМ



Масалов Владислав Евгеньевич, родился в 1970 году.

В 1992 году окончил финансово-экономический факультет Государственной финансовой академии при правительстве РФ по специальности «финансы и кредит».

С 1992 по 2004 год работал на руководящих постах в ряде финансово-промышленных компаний и банковских структур.

С 2004 по 2005 год — заместитель председателя правления ООО «Группа Абсолют».

С 2005 по 2009 год — генеральный директор группы компаний ООО ИСК «Глетчер».

С 2009 по 2010 год — заместитель генерального директора по экономике и финансам, заместитель управляющего директора — директор по экономике и финансам ОАО НПО «Сатурн».

С 2010 по 2011 год — и. о. генерального директора ФГУП «НПЦ газотурбостроения «Салют».

С 31 марта 2011 года — генеральный директор ФГУП «НПЦ газотурбостроения «Салют».

С 19 июля 2012 — генеральный директор ОАО «Управляющая компания «Объединённая двигателестроительная корпорация».

— Каков размер гособоронзаказа ПМЗ на 2013 год?

— Порядка 1 млрд руб. Сюда входит ремонт двигателей Д-30Ф6 и ПС-90А-76 для самолетов Ил-476.

— Планируется ли возобновить в Перми ремонты и производство двигателя Д-30Ф6 для стратегических истребителей-перехватчиков МиГ-31?

— Мы ждём по этому поводу решения государства и Министерства обороны РФ. Как только будет госзаказ, мы с удовольствием приступим к его исполнению. Со своей же стороны мы давно подготовили все расчёты и проекты по возобновлению производства этого двигателя на пермской площадке.

Что касается ремонтов, то в 2012 году на ПМЗ выполнен весь объём работ по обеспечению гатчинского 218-го Авиаремонтного завода узлами и комплектующими для ремонта и продления ресурса двигателей Д-30Ф6. В планах на 2013 год — почти двукратное увеличение объёмов производства по этому направлению.

Налаживание ремонта Д-30Ф6 на ПМЗ, по предварительным расчётом, обойдётся в 4 млрд руб., так как утеряны многие технологии. Модернизация производства в Гатчине — порядка 600 млн руб. Сейчас мы просчитываем разные варианты с учётом того, что авиа-ремонтные заводы, в том числе 218-й АРЗ, могут быть переданы в ОДК.

В рамках кооперации внутри ОДК, уверен, мы сможем найти самый оптимальный вариант максимально быстро и дёшево наладить возобновление производства Д-30Ф6.

— Какова судьба контракта на поставку двигателей ПС-90А-76 для 39 самолётов Ил-476?

— На данный момент мы согласовали с Объединённой авиастроительной корпорацией почти все условия, осталось решить вопрос по цене. Готовность к подписанию контракта высока, но мы ждём ответа Министерства обороны РФ, к которому обратились в связи с необходимостью внесения изменений в условия финансирования проекта в части увеличения авансов. В 2013 году мы планируем изготовить четыре двигателя ПС-90А-76.

— Предстоит ли оптимизация производственных мощностей на ПМЗ?

— Безусловно. Она предстоит не только на ПМЗ, но и на всех предприятиях ОДК. Но это сложный проект, поскольку завод в своё время был странно разделён с точки зрения архитектуры сооружений. Здесь практически нет возможности выстроить логические технологические и производственные цепочки.

Я видел схему перемещения заготовки для изготовления лопатки по территории завода — она «нарезает» 30 км. Понятно, что тут надо что-то менять. Будем над этим работать.

В качестве примера могу привести Омский завод им. Баранова, где мы смогли сконцентрировать 85% производственных мощностей всего в двух корпусах, при этом значительно увеличив объём производства. Обращу внимание, что всё было сделано с соблюдением всех норм, которые применяет Ростехнадзор, Трудовая инспекция и другие контролирующие органы. Концентрация мощностей позволила значительно снизить себестоимость продукции.

— Решён ли вопрос о юридическом объединении ПМЗ и «Авиадвигателя»?

— Пока мы этот вопрос отложили. В том числе и из-за резко негативной позиции со стороны губернатора и работников «Авиадвигателя». Хотя считаем, что это необходимо делать в интересах производства двигателей, поскольку позволяет устраниить конфликт интересов между серийным заводом и конструкторским бюро. В сегодняшней конструкции мы имеем заинтересованность КБ долго и дорого проектировать двигатель, но при этом после передачи в серийное производство двигатель может иметь большое количество проблем. Как это и получилось в случае с ПС-90. Более того, чем больше недостатков у двигателя, тем больше серийный завод должен заказывать доработки в КБ, что экономически выгодно «Авиадвигателю». В результате серийный завод хронически убыточен, а КБ — искусственно прибыльно.

Как пример могу привести объединение КБ с серийным заводом в Самаре. На момент присоединения СНТК им. Кузнецова не имело никакого заказа на ОКР и было не просто убыточным, а вообще не выплачивало заработную плату многие месяцы. Причиной тому стал тот факт, что предлагаемый СНТК им. Кузнецова двигатель НК-93 не был принят как перспективный гражданский двигатель, поскольку Александру Иноземцеву удалось убедить тогда всех, что нужно создавать абсолютно новый ПД-14. И работа вместе с деньгами ушла в Пермь.

Сейчас на едином «Кузнецове» нет задержек по зарплате, нет конфликта интересов, выручка каждый год растёт на 50%. И завод, и КБ потихоньку возрождаются, подтверждением чему служит успешный старт американской ракеты-носителя «Антарес» с двигателем НК-33.

И у вас в Перми перед глазами пример удачного объединения «Стара» и «Инкара». Кстати, под руководством

нынешнего управляющего директора ПМЗ Сергея Попова выручка компании выросла на 800 млн руб., значительно сократился убыток.

— Почему рыбинский «Сатурн» стал полюсом интеграции для дивизиона «Двигатели для гражданской авиации»? И зачем вообще надо было создавать дивизион?

— У нас есть задача, поставленная государством, — сформировать из конгломерата предприятий единую эффективную бизнес-структурку. За один шаг реформ перейти к современной системе управления холдингов, в основе которых находятся программы, мы не можем. Поэтому с учётом оценки работы и опыта ведущих мировых машиностроительных компаний было решено начать специализацию в рамках ОДК с создания дивизионов по продуктовому принципу.

Дивизион — это первый этап. Вторым этапом будет формирование продуктовых программ внутри головной компании ОДК.

Главным аргументом по выбору «Сатурна» в качестве головного предприятия дивизиона был опыт создания двигателя SaM146, который имеет сертификаты эксплуатации во всём мире.

Я хочу подчеркнуть, что создание двигателя, сразу получившего европейский сертификат, — это беспрецедентное событие в истории российского и советского двигателестроения. Главное новшество заключалось в том, чтобы двигатель с самого начала проектировался по мировым стандартам. Это то, чему наших конструкторов не учили никогда, а конструкторам «Сатурна» пришлось учиться у своих европейских коллег. Был получен уникальный опыт, в рамках которого и КБ, и производственные площадки были сертифицированы по нормам EASA. Та огромная работа, которая была проведена, позволила НПО «Сатурн» подняться гораздо выше других предприятий ОДК в умении конструировать и налаживать производство нового двигателя. Именно поэтому мы выбрали НПО «Сатурн».

Что касается плохого финансового положения «Сатурна», которое якобы планируется поправить за счёт Перми. Это ложное представление. Да, у «Сатурна» есть убыток. И этот убыток предприятия приносит только один вид деятельности — SaM146. Это так называемые стартовые убытки по проекту, которые есть у всех новых изделий и которых вряд ли удастся избежать и по ПД-14.

В прошлом году была достигнута договорённость о государственных субсидиях для «Сатурна» по процентным ставкам по кредиту и по стартовым убыtkам. Таким образом, положение

рыбинского предприятия не так уж плохо. Добавлю, что субсидии отражаются в балансе, но не отражаются в отчёте о прибылях и убытках. Это вносит некоторую сумятицу в понимание реального положения дел.

— Есть опасения, что производство наземных газотурбинных установок в Перми будет ликвидировано и перенесено в Рыбинск. Так ли это?

— Абсолютно не так. У заводов разная номенклатура выпускаемой продукции — Рыбинск делает установки мощностью от 2 до 10 МВт. Что же касается Перми, то мы, наоборот, будем дозагружать эту площадку наземной тематикой в связи с планами сворачивания в Уфе производства газоперекачивающих приводов на основе двигателя АЛ-31. На УМПО, в отличие от пермяков, эта программа убыточна. Поэтому решение принято в пользу пермской площадки.

— Действительно ли стратегия развития ОДК корректируется?

— Да, мы перерабатываем стратегию ОДК. В июле будем готовы её представить.

— Какое место займут в холдинге пермские предприятия по итогам глобальной реорганизации ОДК?

— Вы ставите вопрос в логике прошлого времени, потому что мы уже не рассуждаем в рамках отдельно взятых предприятий. Мы завершаем формирование единого производственного холдинга, соответственно, производственные отношения головной компании и предприятий будут обычными внутрипроизводственными отношениями. Контрактация по проектам будет идти через ОДК, и за консолидированный финансовый результат также будет отвечать ОДК. Это связано в том числе с разработкой программы рефинансирования задолженности.

— То есть ОДК будет позиционироваться как единая компания?

— Да. Так, как позиционируются наши мировые конкуренты — Pratt&Whitney, Rolls-Royce, GE.

— Была информация о том, что Pratt&Whitney может локализовать производство двигателей PW1400G для МС-21 в Рыбинске. Если Перми не удалось наладить сотрудничество с американцами, получится ли это у Рыбинска?

— Это разные истории. Тем более не надо рассматривать это сотрудничество в разрезе отдельных предприятий. У нас есть задача — и производить двигатели, и поставлять комплектующие на мировой рынок.

— Конечная ваша цель — реальная конкуренция на мировом рынке. Когда импортные самолёты будут летать с российскими двигателями?

— У нас нет проблем в сегменте военной авиации: российские военные двигатели уже устанавливаются на иностранных самолётах — китайских, индийских.

В гражданской авиации ситуация гораздо сложнее. На мировом рынке существует сильная конкуренция. Но её можно выиграть. Для этого всего-навсего нужно сделать лучший двигатель по лучшей цене. Экономика для авиакомпаний определяет всё. И если мы такой двигатель создадим, мы либо напрямую, либо через авиакомпании убедим производителей самолётов устанавливать на них наши двигатели. Дело осталось за малым — научиться делать лучшие двигатели по мировым стандартам и по себестоимости ниже, чем у конкурентов. Всё в наших руках. ■